ISNN-0451-5498

DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZKIEJ RADY NARODOWEJ

w KATOWICACH

Katowice, dnia 14 lutego 1984 r. Nr 1 poz. 62

Treść: poz. 62. Zarządzenie Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu, we Wrocławiu i w Szczecinie w sprawie lokalnych przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych.

ZARZĄDZENIE INSPEKTORATÓW ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ W KĘDZIERZYNIE-KOŹLU, WE WROCŁAWIU I W SZCZECINIE

z dnia 1 czerwca 1983 r. w sprawie lokalnych przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych.

Na podstawie art. 12 ust. 5 Ustawy z dnia 7 marca 1950 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. z 1952 r. Nr 26, poz. 182 i z 1960 r. Nr 29, poz. 163) oraz § 1 zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 3 października 1975 r. w sprawie lokalnych przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 21, poz. 110), zarządza się co następuje:

§ 1

Postanowienia ogólne

Niniejsze przepisy obowiązują na śródlądowych drogach wodnych podległych nadzorowi:

1. Inspektoratowi Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu:
   a) na rzece Odrze od granicy państwowej PRL — CSRS km 20,0 do ujścia Nysy Kłodzkiej km 181,3,
   b) na kanale Gliwickim,
   c) na kanale Kędzierzyńskim.
2. Inspektoratowi Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu:
   a) na rzece Odrze od km 181,3 do km 542,4,
   b) na węźle dróg wodnych we Wrocławiu.
3. Inspektoratowi Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie:
   1) a) na rzece Odrze od km 704,1 do km 730,5,
      b) na przekopie Klucz—Ustowo od km 0,0 do km 2,7,
      c) na rzece Odrze Zachodniej od km 17,1 do km 36,5,
      d) na jeziorze Dąbskim do granicy wód morskich,
      e) na rzece Parnicy od granic wód morskich,
      f) na rzece Regalicy od km 730,5 rzeki Odry do jeziora Dąbskiego,
      g) na rzece Warcie od ujścia Noteci do rzeki Odry,
   2) na rzece Odrze od km 542,4 do km 704,1, rzece Odrze Zachodniej od km 0,0 do km 17,1 oraz rzece Nysie Łużyckiej od m. Gubin do ujścia do rzeki Odry obowiązują szczegółowe przepisy o uprawianiu żeglugi na wodach granicznych (zarządzenie Ministra Komunikacji Nr 45 z dnia 11 marca 1975 r. — Dz. Urz. M. K. Nr 9, poz. 69) ze zmianami wynikającymi z zarządzenia Nr 54 Ministra Komunikacji z dnia 19 czerwca 1981 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 8, poz. 94).
4. Przepisy niniejsze obowiązują również na wodach przyległych do wymienionych w ust. 1, 2 i 3, które stanowią: porty, zimowiska, wyrobiska kruszyw, schroniska, rozlewiska, kanały lateralne itp.
5. Zasady uprawiania żeglugi na wodach nie ujętych w ust. 1—4 takich jak: zbiorniki wodne, jeziora i wyrobiska kruszyw określa właściwy terytorialnie Inspektorat Żeglugi Śródlądowej w uzgodnieniu z administratorem lub właścicielem danego akwenu w drodze doraźnego zarządzenia.

§ 2

Zasady korzystania z dróg wodnych

1. Na poszczególnych odcinkach dróg wodnych rzek: Odry, Regalicy, przekopie Klucz—Ustowo, Parnicy, Odry Zachodniej i na jeziorze Dąbskim dopuszcza się do żeglugi statki, których wymiary nie mogą przekraczać następujących wielkości:
   1) na odcinku rzeki Odry od granicy PRL—CSRS km 20,0 do km 27,0 uprawianie żeglugi jest możliwe po uzyskaniu zezwolenia Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu i odpowiednich władz ze strony CSRS,
   2) na odcinku od km 27,0 do km 95,6 rzeki Odry uprawianie żeglugi jest możliwe po uzyskaniu zezwolenia w Inspektoracie Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu w uzgodnieniu z administracją drogi wodnej,
   3) na odcinku od km 95,6 do km 542,4 rzeki Odry:
      a) pojedyncze statki z własnym napędem długości 71,0 m, szerokości 9 m,
      b) zestawy pchane długości 118 m, szerokości 9 m,
   4) na odcinku od km 704,1 do km 741,6 rzeki Odry oraz na przekopie Klucz—Ustowo i na jeziorze Dąbskim: statki pojedyncze, zestawy pchane długości 11 m oraz zespoły sprzężone długości 118 m, szerokości 18 m,
   5) na odcinku od km 17,1 Odry Zachodniej do granic wód morskich:
      a) statki pojedyncze długości 80 m, szerokości 11 m,

b) zestawy pchane długości 156 m, szerokości 11 m,
c) zespoły sprzężone długości 118 m, szerokości 18 m.

2. W km 733,7 rzeki Regalicy (przęsło żeglowne mostu zwodzonego) oraz w km 34,2 rzeki Odry Zachodniej obowiązuje nakaz rozdzielania zespołów sprzężonych.
3. Wysokość statku od lustra wody do nierozbieralnej części nadbudówki nie może być większa od aktualnych prześwitów pionowych w przęsłach żeglownych mostów. Wielkość prześwitów podawana jest na znakach ograniczenia (C 2) przed mostami i odnosi się do stanu najwyższej wody żeglownej lub maksymalnego piętrzenia.
4. Lokalizacja stałych miejsc przeładunku, remontu, obsługi barek bezzałogowych poza portami i bazami wymaga uzgodnienia z administracją drogi wodnej i zezwolenia Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej.
5. Próby techniczne i próby szybkości statku mogą się odbywać na podstawie odrębnych zezwoleń, wydawanych przez Inspektoraty Żeglugi Śródlądowej w porozumieniu z administracją drogi wodnej.

§ 3

Głębokość tranzytowa i zanurzenie statków

1. Zanurzenie statków uzależnione jest od aktualnych głębokości tranzytowych podawanych do wiadomości Inspektoratom Żeglugi Śródlądowej i wszystkim zainteresowanym przez administrację drogi wodnej.
2. Różnica między głębokością tranzytową a zanurzeniem statku uwarunkowana jest gabarytami statku, zestawu pchanego lub zespołu sprzężonego, a głębokością szlaku żeglownego i powinna wynosić:
   a) dla statków, których zanurzenie nie przekracza 140 cm, różnicę pomiędzy głębokością tranzytową, a ich zanurzeniem ustala się na:
      — przy jeździe w górę rzeki co najmniej 15 cm,
      — przy jeździe w dół rzeki co najnmiej 10 cm,
   b) dla statków, których zanurzenie wynosi więcej niż 140 cm różnicę między głębokością tranzytową, a ich zanurzaniem ustala się na:
      — przy jeździe w górę rzeki co najmniej 20 cm,
      — przy jeździe w dół rzeki co najmniej 15 cm,
   c) dla statków przewożących materiały łatwopalne, niebezpieczne lub wybuchowe różnicę między głębokością tranzytową a ich zanurzeniem ustala się o 15 cm więcej niż ustalone w pkt a i b.
3. Głębokość tranzytowa może być ogłoszona na czas określony lub nieokreślony. W przypadku zmniejszenia się ustalonych głębokości na szlaku żeglownym, administracja drogi wodnej obowiązana jest ogłosić zmianę głębokości tranzytowej z odpowiednim wyprzedzeniem.
4. Statki, które znalazły się na szlaku żeglownym o zanurzeniu większym od obowiązującego winny przerwać jazdę i schronić się do portu względnie dokonać odlichtowania.

§ 4

Szlak żeglowny

1. Szlak żeglowny jest to pas wody na drodze wodnej o ustalonej szerokości i głębokości przeznaczony do uprawiania żeglugi.
2. Określenie stron szlaku żeglownego:
   1) na kanałach prawa i lewa strona określona jest w stosunku do obserwatora stojącego twarzą w kierunku wzrostu cyfr na tablicach kilometrowych, ustawionych na danej drodze wodnej,
   2) na jeziorach i zbiornikach wodnych za prawą stronę szlaku uważa się stronę w kierunku od południa na północ albo w kierunku od wschodn na zachód. Przeciwną stronę uważa się za stronę lewą.
3. Jeżeli szerokość szlaku żeglownego nie jest oznakowana znakami na wodzie (pławy, tyki, wiechy) przebiega on określoną dla danej klasy rzeki szerokością w bezpiecznej odległości od głowic ostróg, a jego układanie się w stosunku do brzegu rzeki wskazują znaki typu A III. Na odcinkach gdzie oznakowanie A III nie wystawiono, szlak żeglowny przebiega całą szerokością koryta rzeki, jednak w bezpiecznej odległości od głowic ostróg.
4. Ustawione na głowicach ostróg znaki typu A II wskazują położenie ostrogi, nie określają jednak granic szlaku żeglownego, dlatego statki muszą utrzymać bezpieczną odległość od tych znaków.
5. Znaki żeglugowe pływające, służące do oznaczania kierunku i szerokości szlaku żeglownego, ustawia się w odległości nie większej niż 5 m poza granice szlaku. Statki nie mogą zbliżać się do tych znaków na mniejszą odległość niż 5 m.
6. Oznakowanie i utrzymanie szlaku żeglownego należy do administracji drogi wodnej.

§ 5

Uprawianie żeglugi przy podwyższonych stanach wody

1. W celu zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi przy podwyższonych stanach wody ustala się odczyty na wodowskazach podanych w tabeli, po przekroczeniu których obowiązuje zakaz uprawiania żeglugi w dół rzeki, bądź całkowity zakaz ruchu.
2. Zamknięcie szlaku żeglownego w takich sytuacjach dokonuje administracja drogi wodnej w drodze ogłoszenia bądź przez wystawienie znaków A-1.
3. Statki, zestawy pchane, zespoły sprzężone i pociągi holownicze, gdy odpowiedni stan wody ograniczy uprawianie żeglugi, obowiązane są wstrzymać dalszą jazdę i zatrzymać się na postój w kanałach bądź w najbliższych portach, niezależnie od tego czy nastąpiło zamknięcie szlaku żeglownego.
4. Przepis ust. 1 nie dotyczy statków będących w akcji ratowniczej, statków inspekcyjnych oraz statków, których ruch jest konieczny w związku z utrzymaniem drogi wodnej.
5. Jeżeli na poszczególnych odcinkach dróg wodnych wymienionych w § 1 zaistnieją dogodne i bezpieczne warunki uprawiania żeglugi i śluzowania, administracje drogi wodnej w porozumieniu z właściwym terytorialnie Inspektoratem Żeglugi Śródlądowej może zezwolić na ograniczony ruch statku, mimo iż cały odcinek został zamknięty w wyniku osiągnięcia stanu najwyższego wody żeglownej na odpowiednim wodowskazie.
6. Zamknięcie, względnie otwarcie ruchu żeglugowego na szlakach żeglownych wrocławskiego węzła wodnego następuje w oparciu o stany najwyższej wody żeglownej na odpowiednich wodowskazach według punktu 7 tabeli lub w drodze odrębnych ustaleń administracji drogi wodnej i IŻŚ we Wrocławiu.
7. Podczas uprawiania żeglugi przy podwyższonych stanach

wody nie przekraczających stanów najwyższej wody żeglownej, należy zachować szczególnie ostrożną jazdę środkiem rzeki, zwracając uwagę na zmniejszone prześwity pionowe w przęsłach żeglownych motsów.

8. Ustala się stany najwyższej wody żeglownej na poszczególne odcinki dróg wodnych (tabela):

Lp.	Odcinek drogi wodnej	Zakaz jazdy w dół (cm)	Stan NWŻ (cm)	Wodowskaz
1	Racibórz w km 51,2 — śluza Koźle w km 95,6	450	500	Miedonia
2	śluza Koźle w km 95,6 — śluza Wróblin w km 157,6	400	420	Koźle
3	śluza Wróblin w km 157,6 — Ujście Nysy Kłodzkiej w km 181,3	300	320	Opole Młynówka
4	Ujście Nysy Kłodzkiej w km 181,3 — Oława w km 216,0	380	380	Brzeg most
5	Oława w km 216,0 — śluza Bartoszewice w km 244,4	530	550	Oława most
6	śluza Bartoszewice w km 244,4 — śluza Różanka w km 255,5	660	660	Różanka śluza Góra
7	Wrocławski węzeł wodny (szlak boczny)	890	890	Szczytniki śluza Góra
8	śluza Różanka w km 255,5 — śluza Brzeg Dolny w km 282,6	590	620	Rędzin śluza Góra
9	śluza Brzeg Dolny w km 282,6 — Ścinawa w km 332,5	450	480	Ścinawa
10	Ścinawa w km 332,5 — Cigacice w km 472,0	460	485	Głogów
11	Cigacice w km 472,0 — Ujście Nysy Łużyckiej w km 542,4	470	500	Krosno Odrzańskie
12	Ujście Nysy Łużyckiej w km 542,4 —		532	Eisenhüttenstade
	Frankfurt n/O w km 586,0	—	475	Słubice
13	Frankfurt n/O w km 586,0 —	—	490	Frankfurt n/O
	ujście Warty w km 617,5		475	Słubice
14	Ujście Warty w km 617,5 —	—	510/535	Kienitz
	Hohensaaten w km 667,2	—	510/530	Gozdowice
15	Hohensaaten w km 667,2 —	—	900/920	Stutzkow
	Widuchowa w km 704,1	—	570/600	Bielinek
16	Widuchowa w km 704,1 — Gryfino w km 718,1		660	Widuchowa
		—	600	Gryfino
17	Gryfino w km 718,1 — Szczecin w km 727,9	—	630	Gartz
18	Odra Zach. od km 0,0 do km 17,1	—	600	Gryfino
19	Odra Zach. od km 17,1 do km 25,4	—	600	most długi Szczecin
20	Szczeciński Węzeł Wodny	—	500	Gorzów
21	Rzeka Warta od ujścia Noteci do Odry	—	500	Świerkocin
			500	Kostrzyn

Uwagi do tabeli

Dot. pkt. 7 — obejmuje rzekę Odrę od śluzy Opatowice do mostu Pokoju, starą Odrę i kanał Miejski we Wrocławiu,

pkt. 8 — obejmuje również odcinek rzeki Odry od km 254,0 do km 255,5,

pkt. 12, 13, 14, 15 i 18 — dotyczą Odry granicznej,

pkt. 14 i 15 — cyfry w nawiasach określają stany najwyższej wody żeglownej obowiązującej po wykonaniu pełnego oznakowania szlaku.

§ 6

Uprawianie żeglugi przy niskich stanach wody

Przy niskich stanach wody i nie gwarantowaniu głębokości tranzytowej uprawianie żeglugi jest dopuszczalne na odpowiednich odcinkach dróg wodnych wyłącznie przez statki, których zanurzenie maksymalne jest o 10 cm mniejsze od najmniejszej głębokości na szlaku żeglownym.

§ 7

Otwieranie, zamykanie i czasowe wstrzymanie ruchu żeglugowego

1. Otwieranie i zamykanie drogi wodnej do uprawiania ruchu żeglugowego dokonuje administracja drogi wodnej, podając do wiadomości Inspektoratom Żeglugi Śródlądowej i wszystkim zainteresowanym. Armatorzy mają obowiązek przekazywania informacji o zamknięciu szlaku wszystkim kierownikom statków.
2. Otwarcie całej drogi wodnej lub poszczególnych jej odcinków może nastąpić:
   1) do uprawiania żeglugi dla wszystkich statków, w tym również i w porze nocnej po całkowitym oznakowaniu szlaku żeglownego,
   2) do uprawiania ograniczonej żeglugi na warunkach określonych przez Inspektoraty Żeglugi Śródlądowej i administracji drogi wodnej,
   3) o uprawianiu żeglugi ograniczonej poszczególnymi

typami statków decydują armatorzy biorąc pod uwagę występujące utrudnienia na szlaku żeglownym.

3. Zamknięcie drogi wodnej lub jego odcinka może nastąpić na czas nieokreślony lub krótkotrwały:
   1) na czas nieokreślony zamknięcie może nastąpić w przypadku pojawienia się zjawisk lodowych na rzece lub na kanałach żeglugowych bądź zagrożenia pojawienia się tych zjawisk, wystąpienie wysokich stanów wody, względnie powstanie poważnych awarii urządzeń hydraulicznych,
   2) na czas określony, krótkotrwały, wstrzymanie może nastąpić w przypadkach drobnych awarii budowli hydrotechnicznych, zatarasowania szlaku żeglownego, wystąpienie mielizn, prowadzenie robót technicznych pomiarów na szlaku, ćwiczeń wojskowych lub innych przyczyn stanowiących zagrożenie bezpieczeństwa żeglugi.
4. Odcinki dróg wodnych, na których ruch żeglugowy został zamknięty lub wstrzymany powinny być oznakowane zgodnie z przepisami żeglugowymi.
5. Statek zbliżający się do zamkniętego odcinka drogi wodnej zatrzymuje się w takim miejscu, aby znaki żeglugowe informujące o zamknięciu szlaku były widoczne dla innych statków. Jeżeli spełnienie tego warunku jest niemożliwe, statek wystawia obowiązujące znaki żeglugowe zamknięcia szlaku żeglownego.
6. Administracja drogi wodnej w porozumieniu z właściwym terytorialnie Inspektoratem Żeglugi Śródlądowej może wydać indywidualne zezwolenie na wjazd poszczególnych statków na drogę wodną zamkniętą dla ruchu z tym, że należy określić warunki korzystania z drogi wodnej.

§ 8

Ruch żeglugowy na uciążliwych odcinkach drogi wodnej

1. Na statkach, których długość całkowita przekracza 50 m należy wystawić posterunek obserwacyjny w części dziobowej statku podczas przepływania uciążliwych odcinków drogi wodnej oznakowanych znakami żeglugowymi.
2. Obserwator na statku powinien mieć zapewnioną łączność telefoniczną z kierownikiem statku (zestawu pchanego, zespołu sprzężonego) względnie znajdować się w zasięgu widzialności lub słyszalności umożliwiającej porozumienie się z kierownikiem statku.

§ 9

Ochrona urządzeń i budowli wodnych

1. Przy zbliżaniu się statku do budowli wodnej należy zamortyzować zetknięcie kadłuba statku z budowlą wodną przez użycie odbijaczy.
2. Podczas manewrów statków przy mostach lub innych budowlach wodnych zabrania się używania okutych drągów, bosaków i podobnych przedmiotów mogących uszkodzić te budowle.
3. Uprawianie żeglugi nie może powodować jakichkolwiek zmian w budowlach regulacyjnych (ostrogi, umocnienia brzegów, skarpy itp.) w szczególności nie wolno przekładać kamieni, faszyny, wykopywać dołów oraz wbijać drągów, łomów i kotwic w budowle regulacyjne.

§ 10

Holowanie i pchanie

1. Zestawy pchane o długości powyżej 100 m w ruchu, w porze dziennej muszą nieść w części dziobowej statku (zestawu pchanego, zespołu sprzężonego) na wysokości 2 m od linii największego zanurzenia flagę lub stożek koloru żółtego.
2. Mały statek z napędem mechanicznym może pchać albo holować tylko jeden statek.
3. Na odcinku od km 704,1 do granic wód morskich przy jeździe w dół w skład pociągu holowniczego może wchodzić 6 jednostek, natomiast przy jeździe w górę od granic wód morskich do km 704,1 rzeki Odry w skład pociągu może wchodzić 8 jednostek.
4. Ze statku holującego należy nadawać sygnały przed każdym rozpoczęciem ruchu, zatrzymania, względnie zrzucenia holu statków holowanych za pomocą sygnałów dźwiękowych. Sygnały te mogą służyć również do porozumienia się pomiędzy statkami pociągu holowniczego:
   1) pomiędzy statkiem holującym, a statkami holowanymi stosuje się następujące sygnały dźwiękowe:
      a) na rozpoczęcie jazdy lub podniesienie kotwicy — jeden krótki, dwa długie i jeden krótki (. — — .),
      b) przygotowanie do zakończenia jazdy — jeden długi, trzy krótkie i jeden długi (— . . . —),
      c) rzucić kotwicę — jeden długi i trzy krótkie (— . . .),
      d) rzucić hol — jeden krótki, jeden długi i jeden krótki (. — .),
   2) pomiędzy statkiem holowanym, a statkiem holującym stosuje się również następujące znaki sygnalizacji wzrokowej w porze dziennej (znak proporzec armatora lub biała flaga umieszczona na maszcie lub drzewcu):
      a) flaga umieszczona na szczycie (topie) masztu stanowi sygnał, że statek holujący może płynąć „cała naprzód",
      b) flaga opuszczona do połowy masztu stanowi sygnał, że statek holujący może płynąć „pół naprzód",
      c) flaga opuszczona całkowicie stanowi sygnał, że statek holujący powinien niezwłocznie zatrzymać maszyny,
   3) pomiędzy statkiem holowanym, a statkiem holującym stosuje się również następujące sygnały wzrokowe w porze nocnej białym światłem:
      a) przy pomocy ruchów pionowych oznacza sygnał „naprzód",
      b) przy pomocy ruchów poziomych oznacza sygnał „zatrzymać maszyny statku holującego".
5. Sygnały nadawane z jednego statku powinny być niezwłocznie przekazywane na następny statek aż do statku holującego. Przy rozpoczęciu jazdy pociągu holowniczego sygnały powinny być nadawane kolejno licząc od ostatniego statku holowanego przy jeździe w górę rzeki i od pierwszego statku holowanego przy jeździe w dół rzeki.
6. Połączenie barek w zestawie pchanym winno wykluczać możliwość przesuwania się obiektów względem siebie jak również możliwość rozczłonkowania się całości zestawu.
7. Barki pchane i holowane będąc w ruchu muszą posiadać zabezpieczenie burtowe (relingi) co najmniej z jednej burty.

§ 11

Przewozy materiałów niebezpiecznych, łatwopalnych i wybuchowych oraz bunkrowanie statków

1. Statkiem przewożącym materiały niebezpieczne, łatwopalne i wybuchowe jest również statek o nieodgazowanych lub nieoczyszczonych ładowniach i zbiornikach po przewiezionym ładunku, który został uznany za niebezpieczny.
2. Statek przewożący materiały niebezpieczne, niezależnie od dokumentów statkowych i przewozowych powinien posiadać zezwolenie właściwego Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej na przewóz takich materiałów.
3. Statek przewożący materiały niebezpieczne, z wyjątkiem płynnego paliwa o temperaturze zapłonu powyżej 55°C może płynąć pojedynczo, być holowany pojedynczo lub płynąć w zestawie pchanym o długości do 92 m.
4. Zbiornikowce przewożące paliwa płynne o temperaturze zapłonu powyżej 55°C mogą płynąć w zestawach pchanych lub w zespołach sprzężonych z tym, że w jednym zestawie lub zespole nie może być więcej niż dwa zbiornikowce.
5. Statki bez napędu mechanicznego, przewożące materiały niebezpieczne mogą być przemieszczane tylko przez statki o napędzie mechanicznym.
6. Statek przewożący materiały niebezpieczne może zatrzymywać się tylko w miejscach postoju specjalnie oznakowanych z tym, że w przypadku konieczności zatrzymywania statku w innym niż oznakowanym miejscu postoju, należy:
   1) przestrzegać, aby odległość statku od mostów, zakładów przemysłowych lub pojedynczych budynków nie była mniejsza niż 300 m,
   2) zatrzymać statek w miejscu postoju od zwartych zabudowań co najmniej na odległość:
      a) 1000 m w dół rzeki,
      b) 400 m w górę rzeki,
   3) odpowiednio oznakować statek od strony lądu i od strony innego statku znakami 43 i 44 załącznika Nr 1 do przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych,
   4) zorganizować na statku stałą służbę dozoru z załogi statku.
7. Kierownik statku przewożącego materiały niebezpieczne, jak również kierownicy statków pływających w jego pobliżu, podczas operacji ładunkowych w ruchu oraz postoju, powinny zachować szczególne środki ostrożności zapewniające bezpieczeństwo żeglugi, a zwłaszcza przestrzegać aby na postoju odległość pomiędzy statkiem załadowanym materiałami niebezpiecznymi i innymi statkami wynosiła co najmniej 100 m.
8. W pobliżu miejsca postoju statków przewożących materiały niebezpieczne np.: przy przejściach granicznych, na odcinkach formowania zestawów pchanych lub zespołów sprzężonych itp. wprowadza się zakaz:
   1) palenia tytoniu,
   2) poruszania się z otwartym ogniem,
   3) czyszczenia palenisk, narzucania paliwa na ruszt,
   4) dokonywania innych czynności mogących wywołać niebezpieczeństwo pożaru.
9. Na statkach przewożących materiały niebezpieczne obowiązuje zakaz palenia tytoniu poza pomieszczeniami specjalnie do tego przeznaczonymi.
10. Statki, których zbiorniki zostały odgazowane lub wypełnione gazem obojętnym, powinny mieć świadectwa odgazowania wystawione przez uprawnione do tego instytucje.
11. W rejonie postojów statków z paliwem (bunkierk) znajdujących się na stałych miejscach postoju, inne statki nie mogą zatrzymywać się na postój w odległości mniejszej jak 100 m w obu kierunkach. W czasie bunkrowania paliwa przy burcie bunkierki mogą jednocześnie pobierać paliwo dwa statki zacumowane w jednym rzędzie. Teren w pobliżu statku z paliwem (bunkierki) powinien być ogrodzony siatką w promieniu 30 m od statku.
12. Lokalizacja stałego miejsca bunkrowania statków lub postoju bunkierki i sposób jej eksploatacji wymaga odrębnego zezwolenia właściwego terytorialnie Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej w uzgodnieniu z administracją drogi wodnej lub Zarządu Portu.

§ 12

Postoje statków na rzece Odrze skanalizowanej i swobodnie płynącej

1. W awanportach śluzowych i kanałach statki mogą zatrzymywać się na postój wyłącznie w miejscach do tego przeznaczonych lub odpowiednio oznakowanych.
2. Zabrania się pozostawiania na szlaku żeglownym barek pchanych i innych obiektów bezzałogowych na postój bez pchacza na drodze wodnej od Kędzierzyna-Koźla do km 542,4 rzeki Odry i od km 704,1 do granic wód morskich. Zakaz nie dotyczy przypadków określonych w § 15 ust. 2 i 3.
3. Na wodach wymienionych w § 1 zabrania się postoju statków na szlaku żeglownym w dwóch i więcej rzędach z wyjątkiem miejsc wyznaczonych na postój i odpowiednio oznakowanych oraz na obszarze wód w rejonie Szczecina.

§ 13

Żegluga nocna

1. Żegluga nocna może odbywać się tylko na tych odcinkach drogi wodnej, które zostały podane do wiadomości zainteresowanym instytucjom przez administrację drogi wodnej po komisyjnym stwierdzeniu przygotowania i oznakowania tych odcinków drogi wodnej dokonanym przy współudziale Inspektoratów Żeglugi Śródlądowej.
2. Na odcinku rzeki Odry od km 98,1 do km 542,4 do żeglugi nocnej dopuszcza się:
   1) statki pojedyncze z własnym napędem w obu kierunkach,
   2) zestawy pchane o wymiarach nie przekraczających długości 118 m, szerokości 9 m w obu kierunkach z tym, że głębokość tranzytowa przy jeździe w dół jest większa niż 140 cm, a przy jeździe w górę większa niż 130 cm.
3. Na odcinku od km 704,1 do Szczecina, na Odrze Zachodniej oraz na jeziorze Dąbskim oprócz statków wymienionych w ust. 2 zestawy pchane o wymiarach nieprzekraczających 156 m, szerokości 11 m oraz zespoły sprzężone długości 118 m, szerokości 18 m.
4. Pociągi holownicze w następującym składzie:

typami statków decydują armatorzy biorąc pod uwagę występujące utrudnienia na szlaku żeglownym.

3. Zamknięcie drogi wodnej lub jego odcinka może nastąpić na czas nieokreślony lub krótkotrwały:
   1) na czas nieokreślony zamknięcie może nastąpić w przypadku pojawienia się zjawisk lodowych na rzece lub na kanałach żeglugowych bądź zagrożenia pojawienia się tych zjawisk, wystąpienie wysokich stanów wody, względnie powstanie poważnych awarii urządzeń hydraulicznych,
   2) na czas określony, krótkotrwały, wstrzymanie może nastąpić w przypadkach drobnych awarii budowli hydrotechnicznych, zatarasowania szlaku żeglownego, wystąpienie mielizn, prowadzenie robót technicznych pomiarów na szlaku, ćwiczeń wojskowych lub innych przyczyn stanowiących zagrożenie bezpieczeństwa żeglugi.
4. Odcinki dróg wodnych, na których ruch żeglugowy został zamknięty lub wstrzymany powinny być oznakowane zgodnie z przepisami żeglugowymi.
5. Statek zbliżający się do zamkniętego odcinka drogi wodnej zatrzymuje się w takim miejscu, aby znaki żeglugowe informujące o zamknięciu szlaku były widoczne dla innych statków. Jeżeli spełnienie tego warunku jest niemożliwe, statek wystawia obowiązujące znaki żeglugowe zamknięcia szlaku żeglownego.
6. Administracja drogi wodnej w porozumieniu z właściwym terytorialnie Inspektoratem Żeglugi Śródlądowej może wydać indywidualne zezwolenie na wjazd poszczególnych statków na drogę wodną zamkniętą dla ruchu z tym, że należy określić warunki korzystania z drogi wodnej.

§ 8

Ruch żeglugowy na uciążliwych odcinkach drogi wodnej

1. Na statkach, których długość całkowita przekracza 50 m należy wystawić posterunek obserwacyjny w części dziobowej statku podczas przepływania uciążliwych odcinków drogi wodnej oznakowanych znakami żeglugowymi.
2. Obserwator na statku powinien mieć zapewnioną łączność telefoniczną z kierownikiem statku (zestawu pchanego, zespołu sprzężonego) względnie znajdować się w zasięgu widzialności lub słyszalności umożliwiającej porozumienie się z kierownikiem statku.

§ 9

Ochrona urządzeń i budowli wodnych

1. Przy zbliżaniu się statku do budowli wodnej należy zamortyzować zetknięcie kadłuba statku z budowlą wodną przez użycie odbijaczy.
2. Podczas manewrów statków przy mostach lub innych budowlach wodnych zabrania się używania okutych drągów, bosaków i podobnych przedmiotów mogących uszkodzić te budowle.
3. Uprawianie żeglugi nie może powodować jakichkolwiek zmian w budowlach regulacyjnych (ostrogi, umocnienia brzegów, skarpy itp.) w szczególności nie wolno przekładać kamieni, faszyny, wykopywać dołów oraz wbijać drągów, łomów i kotwic w budowle regulacyjne.

§ 10

Holowanie i pchanie

1. Zestawy pchane o długości powyżej 100 m w ruchu, w porze dziennej muszą nieść w części dziobowej statku (zestawu pchanego, zespołu sprzężonego) na wysokości 2 m od linii największego zanurzenia flagę lub stożek koloru żółtego.
2. Mały statek z napędem mechanicznym może pchać albo holować tylko jeden statek.
3. Na odcinku od km 704,1 do granic wód morskich przy jeździe w dół w skład pociągu holowniczego może wchodzić 6 jednostek, natomiast przy jeździe w górę od granic wód morskich do km 704,1 rzeki Odry w skład pociągu może wchodzić 8 jednostek.
4. Ze statku holującego należy nadawać sygnały przed każdym rozpoczęciem ruchu, zatrzymania, względnie zrzucenia holu statków holowanych za pomocą sygnałów dźwiękowych. Sygnały te mogą służyć również do porozumienia się pomiędzy statkami pociągu holowniczego:
   1) pomiędzy statkiem holującym, a statkami holowanymi stosuje się następujące sygnały dźwiękowe:
      a) na rozpoczęcie jazdy lub podniesienie kotwicy — jeden krótki, dwa długie i jeden krótki (. — — .),
      b) przygotowanie do zakończenia jazdy — jeden długi, trzy krótkie i jeden długi (— . . . —),
      c) rzucić kotwicę — jeden długi i trzy krótkie (— . . .),
      d) rzucić hol — jeden krótki, jeden długi i jeden krótki (. — .),
   2) pomiędzy statkiem holowanym, a statkiem holującym stosuje się również następujące znaki sygnalizacji wzrokowej w porze dziennej (znak proporzec armatora lub biała flaga umieszczona na maszcie lub drzewcu):
      a) flaga umieszczona na szczycie (topie) masztu stanowi sygnał, że statek holujący może płynąć „cała naprzód",
      b) flaga opuszczona do połowy masztu stanowi sygnał, że statek holujący może płynąć „pół naprzód",
      c) flaga opuszczona całkowicie stanowi sygnał, że statek holujący powinien niezwłocznie zatrzymać maszyny,
   3) pomiędzy statkiem holowanym, a statkiem holującym stosuje się również następujące sygnały wzrokowe w porze nocnej białym światłem:
      a) przy pomocy ruchów pionowych oznacza sygnał „naprzód",
      b) przy pomocy ruchów poziomych oznacza sygnał „zatrzymać maszyny statku holującego".
5. Sygnały nadawane z jednego statku powinny być niezwłocznie przekazywane na następny statek aż do statku holującego. Przy rozpoczęciu jazdy pociągu holowniczego sygnały powinny być nadawane kolejno licząc od ostatniego statku holowanego przy jeździe w górę rzeki i od pierwszego statku holowanego przy jeździe w dół rzeki.
6. Połączenie barek w zestawie pchanym winno wykluczać możliwość przesuwania się obiektów względem siebie jak również możliwość rozczłonkowania się całości zestawu.
7. Barki pchane i holowane będąc w ruchu muszą posiadać zabezpieczenie burtowe (relingi) co najmniej z jednej burty.

§ 11

Przewozy materiałów niebezpiecznych, łatwopalnych i wybuchowych oraz bunkrowanie statków

1. Statkiem przewożącym materiały niebezpieczne, łatwopalne i wybuchowe jest również statek o nieodgazowanych lub nieoczyszczonych ładowniach i zbiornikach po przewiezionym ładunku, który został uznany za niebezpieczny.
2. Statek przewożący materiały niebezpieczne, niezależnie od dokumentów statkowych i przewozowych powinien posiadać zezwolenie właściwego Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej na przewóz takich materiałów.
3. Statek przewożący materiały niebezpieczne, z wyjątkiem płynnego paliwa o temperaturze zapłonu powyżej 55°C może płynąć pojedynczo, być holowany pojedynczo lub płynąć w zestawie pchanym o długości do 92 m.
4. Zbiornikowce przewożące paliwa płynne o temperaturze zapłonu powyżej 55°C mogą płynąć w zestawach pchanych lub w zespołach sprzężonych z tym, że w jednym zestawie lub zespole nie może być więcej niż dwa zbiornikowce.
5. Statki bez napędu mechanicznego, przewożące materiały niebezpieczne mogą być przemieszczane tylko przez statki o napędzie mechanicznym.
6. Statek przewożący materiały niebezpieczne może zatrzymywać się tylko w miejscach postoju specjalnie oznakowanych z tym, że w przypadku konieczności zatrzymywania statku w innym niż oznakowanym miejscu postoju, należy:
   1) przestrzegać, aby odległość statku od mostów, zakładów przemysłowych lub pojedynczych budynków nie była mniejsza niż 300 m,
   2) zatrzymać statek w miejscu postoju od zwartych zabudowań co najmniej na odległość:
      a) 1000 m w dół rzeki,
      b) 400 m w górę rzeki,
   3) odpowiednio oznakować statek od strony lądu i od strony innego statku znakami 43 i 44 załącznika Nr 1 do przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych,
   4) zorganizować na statku stałą służbę dozoru z załogi statku.
7. Kierownik statku przewożącego materiały niebezpieczne, jak również kierownicy statków pływających w jego pobliżu, podczas operacji ładunkowych w ruchu oraz postoju, powinny zachować szczególne środki ostrożności zapewniające bezpieczeństwo żeglugi, a zwłaszcza przestrzegać aby na postoju odległość pomiędzy statkiem załadowanym materiałami niebezpiecznymi i innymi statkami wynosiła co najmniej 100 m.
8. W pobliżu miejsca postoju statków przewożących materiały niebezpieczne np.: przy przejściach granicznych, na odcinkach formowania zestawów pchanych lub zespołów sprzężonych itp. wprowadza się zakaz:
   1) palenia tytoniu,
   2) poruszania się z otwartym ogniem,
   3) czyszczenia palenisk, narzucania paliwa na ruszt,
   4) dokonywania innych czynności mogących wywołać niebezpieczeństwo pożaru.
9. Na statkach przewożących materiały niebezpieczne obowiązuje zakaz palenia tytoniu poza pomieszczeniami specjalnie do tego przeznaczonymi.
10. Statki, których zbiorniki zostały odgazowane lub wypełnione gazem obojętnym, powinny mieć świadectwa odgazowania wystawione przez uprawnione do tego instytucje.
11. W rejonie postojów statków z paliwem (bunkierk) znajdujących się na stałych miejscach postoju, inne statki nie mogą zatrzymywać się na postój w odległości mniejszej jak 100 m w obu kierunkach. W czasie bunkrowania paliwa przy burcie bunkierki mogą jednocześnie pobierać paliwo dwa statki zacumowane w jednym rzędzie. Teren w pobliżu statku z paliwem (bunkierki) powinien być ogrodzony siatką w promieniu 30 m od statku.
12. Lokalizacja stałego miejsca bunkrowania statków lub postoju bunkierki i sposób jej eksploatacji wymaga odrębnego zezwolenia właściwego terytorialnie Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej w uzgodnieniu z administracją drogi wodnej lub Zarządu Portu.

§ 12

Postoje statków na rzece Odrze skanalizowanej i swobodnie płynącej

1. W awanportach śluzowych i kanałach statki mogą zatrzymywać się na postój wyłącznie w miejscach do tego przeznaczonych lub odpowiednio oznakowanych.
2. Zabrania się pozostawiania na szlaku żeglownym barek pchanych i innych obiektów bezzałogowych na postój bez pchacza na drodze wodnej od Kędzierzyna-Koźla do km 542,4 rzeki Odry i od km 704,1 do granic wód morskich. Zakaz nie dotyczy przypadków określonych w § 15 ust. 2 i 3.
3. Na wodach wymienionych w § 1 zabrania się postoju statków na szlaku żeglownym w dwóch i więcej rzędach z wyjątkiem miejsc wyznaczonych na postój i odpowiednio oznakowanych oraz na obszarze wód w rejonie Szczecina.

§ 13

Żegluga nocna

1. Żegluga nocna może odbywać się tylko na tych odcinkach drogi wodnej, które zostały podane do wiadomości zainteresowanym instytucjom przez administrację drogi wodnej po komisyjnym stwierdzeniu przygotowania i oznakowania tych odcinków drogi wodnej dokonanym przy współudziale Inspektoratów Żeglugi Śródlądowej.
2. Na odcinku rzeki Odry od km 98,1 do km 542,4 do żeglugi nocnej dopuszcza się:
   1) statki pojedyncze z własnym napędem w obu kierunkach,
   2) zestawy pchane o wymiarach nie przekraczających długości 118 m, szerokości 9 m w obu kierunkach z tym, że głębokość tranzytowa przy jeździe w dół jest większa niż 140 cm, a przy jeździe w górę większa niż 130 cm.
3. Na odcinku od km 704,1 do Szczecina, na Odrze Zachodniej oraz na jeziorze Dąbskim oprócz statków wymienionych w ust. 2 zestawy pchane o wymiarach nieprzekraczających 156 m, szerokości 11 m oraz zespoły sprzężone długości 118 m, szerokości 18 m.
4. Pociągi holownicze w następującym składzie:

1) od km 98,1 do km 542,4 holownik z dwoma przyczepami lub barka motorowa z jedną przyczepą — tylko w górę rzeki,

2) od km 704,1 do Szczecina na Odrze Zachodniej holownik lub barka motorowa z sześcioma przyczepami — tylko w górę rzeki.

5. Na odcinku od km 98,1 do km 334,0 w porze nocnej w czasie jazdy w dół rzeki obowiązuje zakaz wyprzedzania się zestawów pchanych. Zakaz wyprzedzania dotyczy zestawów pchanych idących na ratunek.

6. Na odcinku od km 257,1 do km 280,8 oraz w przekopie Klucz — Ustowo i od km 704,1 rzeki Odry, na Regalicy, jeziorze Dąbskim i Odrze Zachodniej statki mogą wyprzedzać przy zachowaniu następujących warunków:

1) statki zamierzające wyprzedzać inne statki muszą mieć pewność, że manewr ten nie zagraża ich bezpieczeństwu i nie spowoduje uszkodzenia budowli wodnych, ani znaków żeglugowych na wodzie,

2) na odcinku zamierzonego wyprzedzania nie znajdują się statki zakotwiczone ani też statki idące z przeciwnego kierunku,

3) istnieje dobra widoczność szlaku żeglownego przy użyciu reflektora w kierunku burty przeciwnej od strony wyprzedzania.

7. Statki mające wyprzedzać inny statek przy zbliżaniu się na odległość około 600 m do statku wyprzedzanego nie może oświetlić tego statku reflektorem.

1) w czasie wyprzedzania statki wyprzedzające obowiązane są zgasić reflektor albo skierować go na brzeg przeciwny stronie wyprzedzania,

2) statki wyprzedzane w chwili, gdy na ich trawersie znajdują się statki wyprzedzające są obowiązane zgasić reflektor względnie skierować go na brzeg przeciwległy stronie wyprzedzania.

8. Zabrania się wyprzedzania statku, który wyprzedza inny statek.

9. W czasie jazdy przez uciążliwe odcinki drogi wodnej należy na dziobie statku w części dziobowej zestawu pchanego wystawić obserwatora.

10. Przy mijaniu się statków, reflektor należy zgasić lub skierować na brzeg po stronie zewnętrznej strony mijania.

11. Statki zakotwiczone na postój nocny powinny stać w jednej linii równoległej do linii nurtu mającego odpowiednio ustawione stery, aby nie łukowały pod wpływem prądu i wiatru.

12. Kotwice statków stojące na postoju powinny znajdować się możliwie blisko skrajni szlaku żeglownego, aby nie zagrażały przejścia statkom uprawiającym żeglugę nocną.

13. Zabrania się zostawiania łodzi towarzyszącej lub ratunkowej przy burcie statku na wodzie od strony wolnego przejazdu.

§ 14

Żegluga przy pomocy radaru

Uprawianie żeglugi statkami przy pomocy urządzeń radarowych może odbywać się wyłącznie na odcinkach dróg wodnych, które zostały w tym celu odpowiednio przygotowane i oznakowane.

§ 15

Szczegółowe przepisy ruchu i postoju na poszczególnych odcinkach drogi wodnej

1. Wszystkie statki, zestawy pchtane i pociągi holownicze z wyjątkiem małych statków, płynące w dół rzeki i zamierzające wpłynąć do portów lub bocznych dróg wodnych muszą uprzednio dokonać obrotu poniżej wejścia, lub jeśli warunki na to pozwalają wprowadzać statek rufą.

2. Barki pchane mogą być pozostawione w pobliżu szlaku żeglownego bez dozoru tylko na okres zaopatrywania pchacza w paliwo, w wodę lub żywność.

3. Pozostawienie barek pchanych i innych obiektów bezzałogowych w warunkach określonych w ust. 2 może nastąpić po ich uprzednim zabezpieczeniu (zakotwiczeniu, przycumowaniu) oraz oznakowaniu gwarantującym bezpieczeństwo żeglugi innym statkom oraz pełne zabezpieczenie pozostawionych barek bez dozoru.

4. Pozostawienie barek, o których mowa w ust. 2 i 3 dozwolone jest tylko w porze dziennej.

5. Postoje statków są dozwolone w górnych i dolnych kanałach śluzowych w okresie zamknięcia ruchu żeglugowego z wyjątkiem miejsc określonych w ust. 6.

6. Zabrania się postoju statków:
   1) w górnym i dolnym kanale śluzy Koźle,
   2) w górnym kanale śluzy Januszkowice,
   3) w górnym kanale śluzy Krępa,
   4) w górnym kanale śluzy Rogów,
   5) w górnym kanale śluzy Kąty,
   6) w górnym kanale śluzy Groszowice,
   7) w górnym kanale śluzy Opole,
   8) w górnym kanale śluzy Wróblin,
   9) w górnym kanale śluzy Dobrzyń,
   10) w górnym kanale śluzy Chruścice,
   11) w górnym kanale śluzy Zawada,
   12) w górnym kanale śluzy Ujście Nysy,
   13) w górnym kanale śluzy Brzeg,
   14) w górnym kanale śluzy Lipki,
   15) w górnym kanale śluzy Janowice.

7. Zakazy postojów w wymienionym ust. 6 nie dotyczą statków administracji drogi wodnej, przedsiębiorstw hydrotechnicznych, który postój jest konieczny ze względu na budowlę lub wykonywane roboty.

8. Postoje statków w rejonie Szczecina są dozwolone wyłącznie w miejscach wyznaczonych przez administrację drogi wodnej w uzgodnieniu z właścicielem nabrzeża i Inspektoratem Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie.

9. Ruch statków na kanałach śluzowych i awanportach śluz winien odbywać się przy zachowaniu szczególnych środków ostrożności i w bezpiecznej odległości od skarp.

10. Minimalna szybkość statków w górę rzeki nie może być mniejsza niż 4 km/godz. Wyjątek stanowią statki techniczne lub specjalnego przeznaczenia, których szybkość może być mniejsza z tym, że statki te muszą zachować pełną sterowność.

11. Statki, zestawy pchane i pociągi holownicze będące w ruchu i nie zamierzające wyprzedzać innych statków, powinny zachować do płynących przed nimi statków, niezbędną odległość dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi, tj. taką odległość, na której mogą się zatrzymać w każdych warunkach.

12. Na wodach wymienionych w § 1 ust. 3 pkt 1 litera a do f, wszystkie statki obowiązuje ruch prawostronny.

§ 16

Żegluga pasażerska

1. Uprawianie żeglugi pasażerskiej wodolotami i ślizgami wymaga każdorazowo odrębnego zezwolenia wydanego przez właściwy terytorialnie Inspektorat Żeglugi Śródlądowej w porozumieniu z administracją drogi wodnej.
2. Żeglugę pasażerską w porze nocnej można uprawiać wyłącznie na warunkach określonych w zezwoleniu wydanym przez właściwy terytorialnie Inspektorat Żeglugi Śródlądowej.

§ 17

Przewozy międzybrzegowe

Na wszystkich przewozach międzybrzegowych eksploatowanych na wodach wymienionych w niniejszych przepisach obowiązuje znajomość, stosowanie i posiadanie przepisów podstawowych, szczegółowej instrukcji w sprawie przewozów międzybrzegowych i niniejszego zarządzenia.

§ 18

Żegluga samospławem i ruch tratew

Na wodach wymienionych w § 1 na każdorazowy ruch tratew i samospław należy uzyskać zezwolenie właściwie terytorialnego Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej.

§ 19

Oznakowanie przęseł żeglownych mostów i urządzeń nad wodami żeglownymi należy do obowiązków ich właściciela bądź administratora. Sposób oznakowania ustala administracja drogi wodnej.

§ 20

Znaki żeglugowe

1. Wystawienie znaków żeglugowych na drogach wodnych objętych niniejszymi przepisami należy do obowiązków administracji drogi wodnej z wyjątkiem wewnętrznego oznakowania portów, nabrzeży, przeładowni oraz placów budów, robót hydrotechnicznych, których wykonawcami są inne instytucje.
2. Wszelkie wystawienie znaków żeglugowych na drogach wodnych objętych niniejszymi przepisami przez inne osoby prawne i fizyczne bez uzgodnienia z administracją drogi wodnej jest zabroniona.

§ 21

Zasady pierwszeństwa wjazdu i wyjazdu

1. Statki wychodzące z awanportów śluzowych mają pierwszeństwo przed statkami zamierzającymi wpływać do awanportów.
2. Przepis ust. 1 nie dotyczy górnych awanportów śluzowych w Zwanowicach i Oławie, w których wchodzący ma pierwszeństwo przed wychodzącym statkiem.
3. Statki wychodzące z portów mają pierwszeństwo przed statkami zamierzającymi wpływać do portu.
4. Przepis ust. 3 nie dotyczy statków wymagających ochrony przed wysoką falą, awariowanych i odpowiednio oznakowanych, w sytuacjach tych statek wychodzący z portu udziela pierwszeństwa wjazdu.

§ 22

Szczegółowe zasady śluzowania

1. Przy zbliżaniu się do śluz należy w odpowiedniej odległości ograniczyć szybkość jazdy. Przy wjeździe do komory śluzowej należy zachować niezbędną ostrożność przy czym szybkość jazdy nie może być większa od koniecznej do sterowania statkiem.
2. W razie zamknięcia wjazdu do śluzy statki powinny zatrzymać się w kanałach śluzowych przed znakiem B-4 i po stronie jego ustawienia cumując się do dalb, pierścieni lub stanąć na kotwicach oraz wyłączyć pędniki statku.
3. W czasie wjazdu, pobytu i wyjazdu statków ze śluzy cała załoga powinna znajdować się na stanowiskach manewrowych.
4. Zabrania się załogom statków obsługi urządzeń śluzowych.
5. Przystąpienie do podnoszenia względnie obniżania poziomu wody w śluzie może się odbywać po stwierdzeniu przez obsługę śluzy, że obiekty znajdujące się w komorze są należycie ustawione, przycumowane i że załoga pokładowa jest na swoich stanowiskach manewrowych.
6. W czasie wjazdu do komory śluzowej statków i pociągów holowniczych obsługa śluzy ma obowiązek przyjmowania i zrzucania cum statków i przyczep.
7. W czasie pobytu statków w komorze śluzowej względnie w kanałach śluzowych zabronione jest:
   1) wychodzenie ze statków na teren śluzy osobom nieupoważnionym,
   2) wyrzucanie śmieci lub stałych przedmiotów, wylewanie płynów itp. poza miejscami ustalonymi przez administrację drogi wodnej,
   3) nadmierne wytwarzanie dymów lub spalin w komorze śluzowej,
   4) obracanie pędnikami statków w czasie postoju w komorze.
8. Przed wjazdem statków do komory śluzy powinny być usunięte wszelkie przedmioty wystające poza burtę statków np.: bumsztaki, łodzie na żurawikach, drabinki zaburtowe itp.
9. Statki załadowane materiałami wybuchowymi lub łatwopalnymi nie mogą być śluzowane razem z innymi statkami, a załadowane materiałami cuchnącymi nie mogą być śluzowane razem ze stakami pasażerskimi.
10. W czasie zmiany poziomu wody w śluzie, liny cumownicze powinny być odpowiednio wybierane lub luzowane przez załogę statku.
11. Kierownicy statków są zobowiązani po wjeździe do komory śluzowej na stopniach wodnych określonych przez administrację drogi wodnej do podawania danych dotyczących śluzowanych jednostek, potrzebnych do rejestracji ruchu statków w dzienniku śluzy.
12. Ocieranie się statków o ściany komór śluzowych powinno być zabezpieczone podłożeniem odbijacza.
13. Statki przewożące w wyjątkowych przypadkach ładunki stale wystające poza burty muszą posiadać każdorazowo zezwolenie Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej.
14. Kierownicy statków, które posiadają uszkodzenie kadłuba, urządzeń napędowych lub sterowych, powinni zgłaszać o tym przed śluzowaniem obsłudze śluzy celem szczególnie ostrożnego prześluzowania statku.
15. Statki sportowe i turystyczne mogą być śluzowane przy sposobności śluzowania innych statków lub w razie zebrania się ich większej liczby.

16. W czasie wspólnego śluzowania z innymi statkami, statki sportowe lub turystyczne muszą być ustawione za rufą statku śluzowanego w takiej odległości, aby nie zagrażało niebezpieczeństwo uszkodzenia ich przy ruchu statków podczas napełniania lub opróżniania komory śluzowej. Zabrania się w czasie śluzowania ustawiania statków sportowych i turystycznych przy burcie innego statku lub przy przeciwległej ścianie komory śluzowej na wysokości zacumowanego statku.
17. Przy wchodzeniu do śluzy łodzi żaglowych obowiązuje je zwinięcie żagli, a w śluzach na których zainstalowane są mosty, kładki stałe, lub linie napowietrzne — obowiązuje również kładzenie masztów.
18. Wyjazd statków z komory śluzy i awanportów powinien odbywać się ostrożnie, a szybkość statków należy ograniczyć do utrzymania niezbędnej sterowności.
19. Czas pracy śluz określają administracje drogi wodnej w porozumieniu z Inspektoratami Żeglugi Śródlądowej i podają do wiadomości wszystkim zainteresowanym.
20. Przejazdy statków przez położone jazy dozwolone są wyłącznie po zezwoleniu obsługi śluzy poprzedzającego stopnia piętrzącego i wystawienia znaku B 1.
21. Szybkość jazdy w kanałach nie może przekraczać 8 km/godz. W szczególnych wypadkach jeżeli bezpieczeństwo żeglugi tego wymaga, szybkość może być na na krótki czas zawieszona.
22. Śluzowanie przez śluzy, na których występują uszkodzenia (kierownic, głowic, ścian) może się odbywać po uprzednim właściwym oznakowaniu miejsc stanowiących zagrożenia oraz wystawianiu tablic z dostatecznie czytelną informacją o rodzaju uszkodzeń. Ponadto obsługa śluzy poprzedzającego stopnia piętrzącego ma obowiązek informowania kierownika statku o występujących zagrożeniach. Kierownik statku obowiązany jest do zachowania szczególnej uwagi i ostrożności w czasie przejścia przez taką śluzę.

§ 23

Uprawianie żeglugi w celach sportowych i turystycznych

1. Statkami sportowymi lub turystycznymi można uprawiać żeglugę na wodach wymienionych w § 1.
2. Statki sportowe lub turystyczne winny być dostosowane do żeglugi i posiadać odpowiedni dokument wydany na podstawie przepisów GKKFiS (M.P. z 1965 roku Nr 53, poz. 279).
3. Osoby przebywające na statku sportowym lub turystycznym powinny posiadać przy sobie dokument stwierdzający tożsamość.
4. Przy uprawianiu żeglugi statkiem sportowym lub turystycznym należy przestrzegać przepisów porządkowych i bezpieczeństwa żeglugi ustalonych dla statków dużych, a w szczególności przepisów dotyczących:
   1) zamykania lub wstrzymywania ruchu żeglugowego,
   2) obowiązków kierownika i załogi statków,
   3) ochrony urządzeń i budowli wodnych,
   4) wypadków żeglugowych.
5. Na statku sportowym lub turystycznym powinien znajdować się kierownik posiadający dokument uprawniający do kierowania statkiem. Na statkach dla prowadzenia, których nie są wymagane specjalne uprawnienia kierownik statku obowiązany jest znać przepisy dotyczące ruchu statków i umieć prowadzić statek.
6. Kierownik statku sportowego lub turystycznego obowiązany jest przed rozpoczęciem jazdy sprawdzić czy z punktu widzenia bezpieczeństwa żeglugi zachowane są wymogi co do wyposażenia statku oraz składu załogi z tym, że:
   1) kierownik statku nie może zezwolić na przewożenie osób, zwierząt lub przedmiotów w ilościach mogących spowodować utrudnienia w prowadzeniu i obsłudze statku lub zagrożenie bezpieczeństwa,
   2) w pociągu holowniczym kierownik każdego statku holowanego jest odpowiedzialny za statek, którym kieruje, jest on jednak zobowiązany stosować się do poleceń kierownika statku holującego, jako osoby odpowiedzialnej za cały pociąg holowniczy.
7. Pociąg holowniczy złożony ze statków sportowych lub turystycznych powinien mieć zapewnioną zdolność manewrowania i nie może liczyć więcej niż:
   1) 10 jednostek przy holowaniu szeregowym,
   2) 3 jednostki przy holowaniu równoległym.
8. Uprawiając żeglugę statkiem sportowym lub turystycznym należy przestrzegać następujących zasad ruchu:
   1) statek powinien płynąć skrajem szlaku żeglownego,
   2) nie wolno płynąć samospławem po linii nurtu,
   3) od szlaku żeglownego należy przepłynąć po najkrótszej drodze,
   4) odległość od innych statków powinna być bezpieczna z tym, że odległość ta nie może być mniejsza niż 200 m przy przecinaniu linii kursu innym statkom,
   5) statki inne niż sportowe lub turystyczne korzystają z pierwszeństwa przepływania pod mostami, przez wąskie przejścia drogi wodnej i na odcinkach drogi wodnej o niedostatecznej widzialności,
   6) nie wolno dobijać lub cumować do innych statków w ruchu, jak również płynąć w obszarze działania prądów wstecznych powstających za rufą statków o napędzie mechanicznym,
   7) szybkość statku nie może powodować zagrożenia bezpieczeństwa żeglugi lub powodować uszkodzenia statków korzystających z drogi wodnej, budowli wodnych i urządzeń służących do połowów ryb,
   8) nie wolno uprawiać żeglugi w czasie silnych wiatrów zagrażających bezpieczeństwu statku i osób na nim przebywających.
9. Mijanie oraz wyprzedzanie się statków sportowych lub turystycznych może mieć miejsce tylko wówczas, gdy nie stwarza to zagrożenia albo utrudnienia dla żeglugi innych statków z tym, że:
   1) statki mogą się wzajemnie wyprzedzać wyłącznie od strony linii nurtu i w miejscach gwarantujących bezpieczeństwo żeglugi,
   2) statek wyprzedzający powinien zachować bezpieczną odległość od statku wyprzedzanego,
   3) statkiem wyprzedzającym jest statek, który zbliża się do innego statku z kierunku 22,5° (2 rumby) od rufy w stronę trawersu,
   4) przy mijaniu należy zmniejszyć szybkość statków mijających się oraz zmienić ich kursy w prawo tak, aby przestrzeń pomiędzy lewymi burtami statków zabezpieczała przed otarciem lub zderzeniem. W przypadku, gdy jeden ze staków nie może zmienić kursu w prawo, ustępuje statek płynący bliżej wolnej przestrzeni wodnej,
   5) przy mijaniu się dwóch statków płynących kursami krzyżującymi się, ustępuje z drogi statek, który ma mijać od strony swojej prawej burty,
   6) statki sportowe i turystyczne o napędzie mechanicznym ustępują z drogi statkom bez napędu mechanicznego,
   7) łódź wiosłowa ustępuje z drogi statkom poruszanym za pomocą żagli.

10. Przepis ust. 9 pkt. 4 i 5 nie dotyczy statków żeglowych, które w sytuacjach grożących zderzeniem, obowiązują następujące zasady postępowania:
    1) gdy zbliżające się statki mają wiatr z różnych burt, ustępuje z drogi statek, który ma wiatr z lewej burty,
    2) gdy zbliżające się statki mają wiatr z tej samej burty, ustępuje z drogi statek nawietrzny.
11. Statek sportowy lub turystyczny powinien być:
    1) eksploatowany zgodnie z założeniami konstruktora lub wykonawcy pod względem dopuszczalnego obciążenia, ilości przewożonych osób, mocy silników lub powierzchni ożaglowania,
    2) oznakowany numerem rejestracyjnym po zewnętrznej stronie obu burt, wewnątrz statku mieć napis wskazujący nazwisko i imię (nazwę) i siedzibę posiadacza statku.
12. Statek nie posiadający odpowiednich zdolności manewrowania lub, który nie odpowiada wymogom w zakresie budowy i wyposażenia, nie może być dopuszczony do żeglugi.
13. Wszelkie sprawy nie uregulowane niniejszymi przepisami w zakresie bezpieczeństwa żeglugi, określają Inspektoraty Żeglugi Śródlądowej w zasięgu ich terytorialnego działania.

§ 24

Jazda na nartach wodnych

Na nartach wodnych jeździć można wyłącznie na odcinkach drogi wodnej wyznaczonych do tego celu przez właściwy terytorialnie Inspektorat Żeglugi Śródlądowej z tym, że:

1) jazda na nartach wodnych nie może zagrażać ani utrudniać ruchu statkom oraz osobom kąpiącym się.
2) na statku holującym narciarza wodnego, oprócz kierownika statku powinna być dorosła osoba dla obserwacji obsługi holowanego narciarza, powyższe nie jest wymagane jeżeli jazdę na nartach uprawia się pod specjalnym nadzorem sportowym.
3) lina holownicza powinna być zamocowana w taki sposób aby nie ograniczała zdolności manewrowej statku holującego,
4) nie wolno używać statków bezzałogowych, jako statków holujących oraz holować liny holowniczej bez narciarza.

§ 25

Uprawianie rybołówstwa

1. Sprzęt połowowy wyposażony w urządzenia do zaczepiania lub kotwiczenia sieci musi być oznakowany przy pomocy dobrze widocznych żerdzi wystających co najmniej 1 m nad poziom wody i oznakowany flagami lub pławami koloru żółtego.
2. Burty statku rybackiego od linii wodnej do pokładu muszą być pomalowane na kolor żółty.
3. Sprzęt połowowy ustawiony w nocy w pobliżu szlaku żeglownego powinien być oznakowany również wówczas, gdy w pobliżu znajduje się statek rybacki. Oznakowanie sprzętu połowowego pokrytego żółtą powłoką uważa się za wystarczające oznakowanie nocne.
4. Sprzęt połowowy ustawiony w pobliżu szlaku żeglownego powinien być oznakowany w nocy, widocznymi ze wszystkich stron światłami umieszczonymi na jednakowym poziomie w odstępach około 1 m z tym, że:
   1) od strony wolnego przejazdu umieszcza się zwykłe białe światło,
   2) od strony, gdzie przejazdu nie ma umieszcza się światło czerwone.
5. Statki rybackie poławiające przy pomocy urządzeń elektrycznych powinny być oznakowane wybłyskowym jasnym, żółtym światłem, które umieszcza się na takiej wysokości, aby było dobrze widoczne ze wszystkich stron.
6. Sprzęt połowowy i sam połów nie mogą stwarzać przeszkody dla żeglugi lub ograniczać przejezdności szlaku żeglownego.
7. Od km 27,0 do km 542,4 rzeki Odry uprawianie rybołóstwa sieciami poza linią łączącą końce tam poprzecznych jest zabronione (zezwala się na połów tylko w polach międzyostrogowych).
8. Stawianie sieci na:
   a) rzece Odrze od km 704,1 do km 730,5
   b) rzece Regalicy od km 730,5 do km 741,.,
   c) rzece Parnicy od granic wód portowych,
   d) na obszarze jeziora Dąbskiego,
   e) oraz na wodach przyległych do wód wymienionych w pkt. a—d, wymaga zezwolenia administracji drogi wodnej uzgodnionego z Inspektoratem Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie.
9. Kierownicy statków powinni zachować szczególną ostrożność w czasie jazdy nocnej na odcinku rzeki Odry od km 704,1 do km 730,5 z uwagi na dokonywane nocą połowy rybackie z przemieszczeniem łodzi.
10. Końce sieci rybackich wychodzących na szlak żeglowny należy dodatkowo oznakować znakiem A II 1 a, lub A II 2 a, przy zachowaniu boku trójkąta o wymiarach minimum 50 cm.
11. Zabrania się postoju łodzi rybackich wędkarskich i turystycznych w porze nocnej na szlaku żeglownym w odległości większej niż 15 m od linii brzegowej.

§ 26

1. W portach zabrania się cumowania statków do innych urządzeń, a niżeli do tego celu przeznaczonych.
2. W portach obowiązuje stosowanie najmniejszych szybkości do granic utrzymania bezpiecznej sterowności statków, względnie stosowanie szybkości podanych w tablicach informacyjnych umieszczonych przy wjeździe do portu.
3. Zakładanie lin w poprzek basenu lub kanału portowego do przeciwległego brzegu jest zabronione. W razie potrzeby wykonania manewrów i czasowego założenia liny na przeciwległy brzeg, lina powinna być w odpowiedni sposób oznakowana, a załoga powinna ostrzegać zbliżające się statki sygnałem A 1.
4. Statki holowane w portach powinny być prowadzone na krótkim holu. Statki nie mające urządzeń sterowych, powinny być holowane w portach przy burcie statku holującego.
5. Zabrania się w portach wyrzucanie przedmiotów, wysypywanie popiołu, oczyszczanie zęz oraz wylewanie

płynów do wody poza miejscami podanymi przez administrację portów.

6. Postój statków jest w portach dozwolony wyłącznie w miejscach wyznaczonych i oznakowanych przez administrację portu.
7. Statki na zimowisku powinny być dozorowane w niebezpiecznych miejscach. Ilość ustawionych statków w jednym rzędzie przypadająca na jednego dużyrującego nie może przekraczać 10 statków. Statki załadowane powinny być dozorowane przez osoby posiadające kwalifikacje kierownika statku z tym, że na jedną osobę nie może przypadać więcej niż 5 statków stojących w jednym rzędzie.
8. Urządzenia zejściowe oraz przejście po statkach powinny być oczyszczone ze śniegu i lodu, posypane piaskiem, a w porze nocnej oświetlone.
9. Na zimowiskach zakazuje się używania ustępów (WC) na statkach, a na odpadki powinno być wydzielone i urządzone odpowiednie miejsce na lądzie.
10. Na każdym statku osprzęt pożarowy i awarajny powinien być umieszczony w odpowiednim miejscu i zdatny do użytku w warunkach zimowych.
11. Na każdym zimowisku powinien być wyznaczony kierownik zimowiska, a w widocznym miejscu powinna znajdować się tablica ogłoszeń wraz z planem rozmieszczenia zimujących statków.
12. Doraźne miejsca postoju zimowego wyznacza administracja drogi wodnej w porozumieniu z właścicielem nabrzeży i Inspektoratem Żeglugi Śródlądowej.

§ 27

Przepisy żeglugowe na kanale Gliwickim i Kędzierzyńskim

Zasady korzystania z drogi wodnej

1. Dopuszczalne wymiary statków wchodzących w kanał Gliwicki nie mogą przekraczać niżej podanych wielkości:
   1) statki pojedyncze długości 71,0 m, szerokości 9 m,
   2) zestawy pchano długości 114,0 m, szerokości 9,0 m,
   3) wysokość statków do największej nierozbieralnej części nad lustrem wody nie mogą przekraczać 4,0 m.
2. Głębokość tranzytową ustala administracja drogi wodnej podając do wiadomości zainteresowanym.
3. Różnica między zanurzeniem statku, a obowiązującą głębokością tranzytową winna wynosić minimum 10 cm.
4. Największa dopuszczalna szybkość jazdy nie może przekraczać:
   1) dla barek motorowych, zestawów pchanych i innych załadowanych statków 7 km/godz.,
   2) dla barek motorowych, zestawów pchanych i innych nie załadowanych statków 9 km/godz.,
   3) dla pociągów holowniczych — 5 km/godz.,
   4) najmniejsza dopuszczalna szybkość dla wszystkich rodzajów statków wynosi 4 km/godz.
5. Na kanale obowiązuje zakaz wyprzedzania.
6. Pociągi holownicze mogą składać się z takiej ilości przyczep, aby przejście przez jedną komorę śluzy nie wymagało więcej jak 4 śluzowań.
7. Zabrania się holowania barek połączonych burtami jak również wiązania przyczep do burt holownika.
8. Zabrania się holowania statków z brzegu.
9. Długość pociągu holowniczego nie może przekraczać 320 m.
10. Postoje statków są dozwolone tylko w górnych i dolnych awanportach śluz w jednym rzędzie w obu kierunkach.
11. Blachownia Śląska.
    1) na sygnał nadany syreną alarmową w Blachowni Śląskiej i zapaleniu świateł koloru czerwonego na masztach znajdujących się po lewym i prawym brzegu, wszystkie statki znajdujące się na odcinku kanału między śluzami Nowa Wieś, a Sławięcice muszą zatrzymać się, przycumować do pali znajdujących się na brzegu kanału, wygasić silniki i wszystkie źródła ognia.
    2) po nadaniu sygnału polegającego tylko na zapaleniu świateł koloru czerwonego, wszystkie statki muszą się zatrzymać i przycumować do pali w miejscach określonych w ust. 1,
    3) statkom wjeżdżającym na odcinek kanału między śluzami Nowa Wieś, a Sławięcice zakazuje się rozpalania ognia w urządzeniach ogrzewczych. Na kominach i rurach wydechowych statki powinny mieć założone siatki ochronne dla przeciwdziałania wydostania się iskier lub ognia.
12. Statki zatrudnione przy pracach związanych z robotami regulacyjnymi, pogłębiarskimi lub innymi na odcinku określonym w pkt 13 muszą być po zakończeniu pracy każdorazowo przemieszczone poza ten odcinek.
13. Zabrania się na kanale Gliwickim wleczenia łańcuchów, kotwiczenia i bumsztakowania. Przepis ten dotyczy również kanału Kędzierzyńskiego.
14. Na kanałach obowiązuje powieszenie kotwic i zabezpieczenie ich w sposób wykluczający ich samoczynne opadnięcie.
15. Zakaz wyprzedzania nie obowiązuje statków małych, pasażerskich, holowników, pchaczy płynących bez barek. Wyżej wymienione statki mogą się wyprzedzać w miejscach dogodnych po uzyskaniu zgody statku wyprzedzanego.
16. Statki wchodzące do awanportów śluzowych mają pierwszeństwo przed statkami wychodzącymi z awanportów.
19. Szczegółowe zasady śluzowania — obowiązują warunki jak w pkt 20.
20. Obowiązująca kolejność śluzowania:
    a) śluzowanie przy dwóch czynnych komorach śluzowych-zestaw pchany lub pociąg holowniczy winien śluzować jedną komorą śluzową, a barka motorowa drugą,
    b) śluzowanie przy jednej czynnej komorze — wszystkie statki według kolejności przybycia z tym, że pociąg holowniczy śluzuje swe barki kolejno na przemian z barkami motorowymi (raz barka holowana, raz barka motorowa).
19. Ruch statków na kanale Kędzierzyńskim odbywa się jednokierunkowo. Wszystkie statki mające wpłynąć do kanału muszą uzyskać zgodę w drodze porozumienia telefonicznego z dyspozytorem portu Kędzierzyn — Azoty. Statki wychodzące z portu Kędzierzyn — Azoty muszą swe wejście do kanału Gliwickiego uzgodnić telefonicznie z obsługą śluzy Nowa Wieś. Maksymalna szybkość statków na kanale Kędzierzyńskim nie może przekraczać 6 km/godz.

§ 28

Przepisy dla rzeki Warty od km 0,0 do km 68,2

1. Na odcinku od m. Kostrzyń do m. Santok wymiary statków nie mogą przekraczać:
   1) statki pojedyncze długości 57 m i szerokości 9 m,
   2) zestawy pchane długości 100 m i szerokości 9 m.
2. Zanurzenie statków określają przepisy ujęte w § 3.
3. Składy pociągów holowniczych przy jeździe w górę rzeki:
   1) od km 0,0 do km 68,2 przy stanie wody na wodowskazie Gorzów Wlkp. do 200 cm, pociągi holownicze mogą składać się najwyżej z trzech załadowanych przyczep lub czterech pustych przyczep.
   2) od km 0,0 do km 68,2 przy stanie wody na wodowskazie Gorzów Wlkp. od 201 cm do stanu najwyższej wody żeglownej, pociągi holownicze mogą składać się najwyżej z pięciu załadowanych przyczep lub sześciu pustych przyczep.
   3) formowanie pociągów w człony jest zabronione.
4. Składy pociągów holowniczych przy jeździe w dół rzeki:
   1) od km 68,2 do km 0,0 przy stanie wody na wodowskazie w Gorzowie Wlkp. do 200 cm, pociągi holownicze mogą składać się najwyżej z trzech przyczep załadowanych lub pustych.
   2) od km 68,2 do km 0,0 przy stanie wody od 201 cm, do stanu najwyższej wody żeglownej, pociągi holownicze mogą składać się najwyżej z czterech przyczep załadowanych lub pustych.
5. Zabrania się pozostawiania zakotwiczonych barek pchanych na postoju bez pchacza.

§ 29

Przepisy końcowe

1. W sytuacjach zagrażających bezpieczeństwu żeglugi, budowlom i urządzeń wodnych na wodach objętych niniejszymi przepisami, właściwy terytorialnie Inspektorat Żeglugi Śródlądowej uprawniony jest do wydawania zarządzeń doraźnych niezbędnych dla usunięcia lub zapobieżenia stanom zagrożenia z zamknięciem szlaku żeglownego włącznie.
   Zarządzenia te powinny być podawane do publicznej wiadomości w drodze komunikatów.
2. Niniejsze przepisy poza wymogami bezpieczeństwa żeglugi nie dotyczą statków inspekcyjnych, statków organów ochrony granic i organów kontroli celnej oraz statków ratowniczych i organów Milicji Obywatelskiej w czasie wykonywania ich służbowych zadań.
3. Statki inspekcyjne, oznakowane niebieskim migającym światłem mogą podczas wykonywania zadań używać syreny jako ostrzegawczego sygnału dźwiękowego.
4. Właściwy Inspektorat Żeglugi Śródlądowej w porozumieniu z administracją drogi wodnej może udzielić jednorazowych zezwoleń na odstępstwa od niniejszych przepisów w zakresie: zanurzenia statku, szybkości pływania, rozmieszczania ładunków, oraz wymiarów pociągów holowniczych, zespołów sprzężonych i zestawów pchanych.

§ 30

Winni przekroczenia niniejszych przepisów będą pociągani do odpowiedzialności na podstawie art. 15 i 16 Ustawy z dnia 7 marca 1950 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. z 1952 r. Nr 26, poz. 182 i z 1960 r. Nr 29, poz. 163).

§ 31

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1984 r. jednocześnie traci moc zarządzenie Inspektoratów Żeglugi Śródlądowej w Koźlu, we Wrocławiu i Szczecinie z dnia 5 września 1968 r. w sprawie lokalnych przepisów żeglugowych (Dz. Urz. WRN w Opolu Nr 10, poz. 84).

KIEROWNIK INSPEKTORATU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ W KĘDZIERZYNIE-KOŹLU
Mieczysław Bury

KIEROWNIK INSPEKTORATU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ WE WROCŁAWIU
Leszek Stelmaszyk

KIEROWNIK INSPEKTORATU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ W SZCZECINIE
Zdzisław Moryń

Redakcja: Urząd Wojewódzki — Biuro Organizacyjno-Prawne i Kadr, Katowice, ul. Jagiellońska 25, pokój nr 247, tel. w. 247

Administracja: Urząd Wojewódzki — Wydział Budżetowo-Gospodarczy Katowice, ul. Jagiellońska 25, pokój nr 301, tel. w. 301

Opłata za prenumeratę roczną ze skorowidzem wynosi — 80 zł

Opłata za prenumeratę półroczną bez skorowidza wynosi — 45 zł

Opłata za ogłoszenia wynosi: cała strona — 240 zł, 3/4 strony — 210 zł, 1/2 strony — 165 zł, 1/4 strony — 90 zł, 1/8 strony — 60 zł, za wiersz mm 1 szp. — 2,70 zł, za układ tabelaryczny dolicza się 100%.

Wpłat za prenumeratę należy dokonywać przelewem bankowym na konto Wydziału Budżetowo-Gospodarczego Urzędu Wojewódzkiego w Narodowym Banku Polskim VII Oddział w Katowicach nr 27078-2411-139-31 sumy na zlecenie.

RACHUNKU NIE WYSTAWIA SIĘ

ODBIORCA:

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem

DUŚ zam. 46/84 1100 egz.

Cena zł 12,—